

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2020-2021

8 JANVIER 2021

Proposition de loi spéciale modifiant l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et les articles 4, § 3, et 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions concernant la taxation sur la circulation des véhicules et la mise en circulation des véhicules

(Déposée par
M. André Antoine et
Mme Anne-Catherine Goffinet)

DÉVELOPPEMENTS

Le 15 octobre 2020, le journal *L'Écho* publiait un article de presse relatif à la taxe kilométrique bruxelloise. Il était question de supprimer la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation des bruxellois pour introduire un tarif basé sur l'usage d'une voiture ou d'une camionnette sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le tarif dépendrait de l'heure et du type de véhicule, en fonction de ses chevaux fiscaux (cylindrée).

Le 3 décembre 2020, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale présentait à la presse son projet de taxation kilométrique et de péage, baptisé «*Smart-Move*». Comme l'indique à ce propos Madame Christie Morreale, vice-présidente du gouvernement wallon, ministre de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, de l'Action sociale, de l'Égalité des chances et des Droits des femmes, lors d'une interview le 4 décembre 2020 au micro de la radio *La Première*, le gouvernement wallon a pris connaissance de la décision bruxelloise par la presse.

Lors de sa présentation aux médias, le gouvernement bruxellois a pris soin d'expliquer par quelques exemples



BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2020-2021

8 JANUARI 2021

Voorstel van bijzondere wet tot wijziging van artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en de artikelen 4, § 3, en 11 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten inzake verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling

(Ingediend door
de heer André Antoine en
mevrouw Anne-Catherine Goffinet)

TOELICHTING

Op 15 oktober 2020 publiceerde de krant *L'Écho* een artikel over de Brusselse kilometerheffing. De belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting voor Brusselaars zouden worden afgeschaft en er zou een tarief worden ingevoerd dat gebaseerd is op het gebruik van een auto of bestelwagen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het tarief zou afhangen van het tijdstip en het type voertuig en de fiscale paardenkracht (cilinders).

Op 3 december 2020 stelde de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar project voor de kilometerheffing en tol, «*SmartMove*» genaamd, aan de pers voor. Zoals mevrouw Christie Morreale, vice-minister-president van de Waalse regering, minister van Tewerkstelling, Opleiding, Gezondheid, Sociale Actie, Gelijke Kansen en Rechten van de vrouw, aangaf in een radio-interview op *La Première* op 4 december 2020, vernam de Waalse regering de beslissing van Brussel via de pers.

Tijdens de persvoorstelling heeft de Brusselse regering aan de hand van enkele concrete voorbeelden uitgelegd

concrets quels coûts un tel projet devrait engendrer sur les bruxellois, mais aussi sur les navetteurs.

Un des exemples concerne le cas fictif de «Lorie, fleuriste indépendante vivant à Havelange, en province de Namur, et roulant en Peugeot Expert 2.0HDI, 10 chevaux fiscaux». Ce cas fictif a été repris intégralement dans un article de presse du journal *La Dernière Heure* (1): «en plus du long trajet vers Bruxelles, Lorie parcourt en moyenne 30 km par jour sur l'ensemble de la région bruxelloise, aux heures de pointe du matin et du soir. (30 km x 200 jours = 6 000 km/an dans la RBC). Elle paie une taxe de circulation annuelle de 148,76 euros, mais pas de taxe de mise en circulation. Avec l'instauration de *SmartMove*, elle paiera également une contribution kilométrique intelligente supplémentaire de 1 200 euros par an, soit environ 7,5 euros par jour. Elle fait actuellement environ 747 heures de trajet domicile-lieu de travail par an dont près de 300 heures dans les embouteillages, ce qui rend ses déplacements particulièrement pénibles.»

Un tel projet est plus que critiquable, et ce pour plusieurs raisons.

Dans les faits, les wallons et les flamands paient déjà actuellement des compensations, biens légitimes, à la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir:

– la «dotation navetteurs» via l'article 64^{quater} de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, justement censé permettre à la Région de Bruxelles-Capitale de prévoir les infrastructures nécessaires pour compenser l'impact «négatif» des navetteurs;

– la dotation prévue à l'article 64^{quinquies} de cette même loi spéciale (qui cumulée à la dotation navetteur équivaut à 209 millions d'euros);

– la dotation Beliris prévue dans l'accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles pour un montant d'environ 116 millions d'euros.

Il faut aussi souligner que les navetteurs wallons et flamands continueraient de payer une quatrième fois via la classique taxe de circulation qui en Régions wallonne et flamande ne sera pas effacée, de sorte que pour circuler

hoeveel een dergelijk project zou kosten voor de inwoners van Brussel, maar ook voor de pendelaars.

Een van de fictieve voorbeelden is «Lorie, een zelfstandige bloemiste die in Havelange in de provincie Namen woont en met een Peugeot Expert 2.0HDI, 10 pk rijdt.». Dit voorbeeld werd integraal overgenomen in een artikel in de krant *La Dernière Heure* (1): «Naast de lange verplaatsing naar Brussel, legt Lorie gemiddeld 30 km per dag af in het hele Brusselse gewest, tijdens de ochtenden en avondspits. (30 km x 200 dagen = 6 000 km per jaar in het BHG). Ze betaalt een jaarlijkse verkeersbelasting van 148,76 euro, maar geen belasting op inverterstelling. Met de invoering van *SmartMove* betaalt ze ook een extra intelligente kilometerheffing van 1 200 euro per jaar, of ongeveer 7,5 euro per dag. Momenteel pendelt ze ongeveer 747 uur per jaar, waarvan bijna 300 uur in de file, wat haar verplaatsingen bijzonder zwaar maakt.»

Er valt heel wat kritiek te geven op een dergelijk project, om verschillende redenen:

In feite betalen Walen en Vlamingen nu al compensaties, die legitiem zijn, aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, namelijk:

– de «pendeldotatie» via artikel 64^{quater} van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, die net bedoeld is om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in staat te stellen in de nodige infrastructuur te voorzien als compensatie voor de «negatieve» impact van de pendelaars;

– de dotatie als bepaald in artikel 64^{quinquies} van diezelfde bijzondere wet (die, samen met de pendeldotatie goed is voor 209 miljoen euro);

– de Beliris-dotatie voorzien in het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde initiatieven om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen, voor een bedrag van ongeveer 116 miljoen euro.

Er moet ook op worden gewezen dat de Vlaamse en Waalse pendelaars nog een vierde keer zouden betalen via de klassieke verkeersbelasting die niet zal worden afgeschaft in het Vlaams en Waals Gewest, zodat Waalse

(1) Mathieu Ladeveze, «Plusieurs simulations de la taxe», in *La Dernière Heure*, 4 décembre 2020, page 3.

(1) Mathieu Ladeveze, «Plusieurs simulations de la taxe», in *La Dernière Heure*, 4 december 2020, blz. 3.

– même à Bruxelles – wallons et flamands devront continuer de payer cet impôt régional.

Aux diverses dotations – légitimes – payées à la Région de Bruxelles-Capitale, les navetteurs wallons et flamands devraient donc payer également deux fois de plus:

– une première fois via le péage à l'entrée de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir le montant de base prévu dans le système *SmartMove*;

– une deuxième fois via la taxe kilométrique dans la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir la composante kilométrique prévue dans le système *SmartMove*.

Cette accumulation de taxes n'est pas acceptable, d'autant plus que les alternatives pour accéder à Bruxelles ne sont pas actuellement suffisantes. Ainsi, les travaux relatifs à la finalisation du réseau express régional (RER) en Wallonie ne sont pas encore terminés. Ils ne le seront qu'après 2030, au mieux... Il n'existe pas de bande de covoiturage reliant les autres Régions à Bruxelles. Quant aux lignes de bus express, si elles ont le mérite d'exister, elles sont loin de constituer une alternative suffisante à la portée de tous les navetteurs. Il n'existe pas d'alternative crédible à la voiture pour bon nombre de navetteurs wallons et flamands. Instaurer une taxe concernant directement les navetteurs est donc, en l'état, discriminant et disproportionné. Preuve en est que, durant la conférence de presse du 3 décembre 2020, Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, a mis l'accent sur le fait que la Région de Bruxelles-Capitale allait investir dans les alternatives... À cet égard, Philippe Henry, vice-président du gouvernement wallon et ministre du Climat, de l'Énergie, des Infrastructures et de la Mobilité, a déclaré dans le journal *Le Soir* le 4 décembre 2020 que: «Les Wallons qui dépendent de la voiture pour venir à Bruxelles et qui ne disposent pas d'alternative seront pris en otage (2).»

La voiture individuelle reste le lot de milliers de navetteurs et ceux-ci ne perdent pas des heures dans les bouchons de gaieté de cœur. Force est cependant de constater que les transports en commun sont trop peu nombreux ou considérés comme trop peu fiables. Le 16 octobre 2020, le service public fédéral (SPF) Mobilité a ainsi publié un rapport sur la confiance qu'entretennent les belges avec les transports en commun (les

en Vlaamse pendelaars deze gewestelijke belasting zullen moeten blijven betalen om zich te kunnen blijven verplaatsen – zelfs in Brussel.

Bovenop de verschillende – legitieme – dotaties die aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden betaald, zouden de Waalse en Vlaamse pendelaars dus ook twee keer meer moeten betalen:

– de eerste keer via de tol om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen te rijden, namelijk het basisbedrag dat in het *SmartMove*-systeem is vastgelegd;

– een tweede keer via de kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, namelijk de kilometercomponent van het *SmartMove*-systeem.

Deze cumulatie van belastingen is onaanvaardbaar, vooral omdat de alternatieven om naar Brussel te gaan momenteel ontoereikend zijn. Zo zijn de werkzaamheden voor de voltooiing van het gewestelijk expresnet (GEN) in Wallonië nog niet afgerond. Ze zullen pas na 2030 klaar zijn, in het beste geval... Er is geen autodelingsstrook die de andere Gewesten met Brussel verbindt. Hoewel de snelbuslijnen verdienstelijk zijn, vormen ze niet meteen een goed alternatief voor alle pendelaars. Voor veel Waalse en Vlaamse pendelaars is er geen geloofwaardig alternatief voor de auto. De invoering van een belasting die rechtstreeks betrekking heeft op pendelaars, is daarom in zijn huidige vorm discriminerend en onevenredig. Bewijs hiervan is dat Elke Van den Brandt, minister van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, tijdens de persconferentie van 3 december 2020 benadrukte dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal investeren in alternatieven. Philippe Henry, viceminister-president van de Waalse regering en minister van Klimaat, Energie, Infrastructuur en Mobiliteit, verklaarde in de krant *Le Soir* op 4 december 2020 dat: «Walen die afhankelijk zijn van de auto om naar Brussel te gaan en die geen alternatief hebben, worden gegijzeld (2).»

Duizenden pendelaars zijn aangewezen op de auto en ze staan geen uren in de file voor hun plezier. Men kan alleen maar vaststellen dat het openbaar vervoer ofwel te beperkt is, ofwel als te onbetrouwbaar wordt beschouwd. Op 16 oktober 2020 bracht de federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit een rapport uit over het vertrouwen van de Belgen in het openbaar vervoer (de «MTB» of «Metro, Tram, Bus»). In dit rapport staat het volgende:

(2) Michel de Muelenaere, «Vifs débats en vue pour le projet de tarification bruxelloise», in *Le Soir*, 4 décembre 2020, page 2.

(2) Michel de Muelenaere, «Vifs débats en vue pour le projet de tarification bruxelloise», in *Le Soir*, 4 december 2020, blz. 2.

«MTB» ou «Métro, Tram, Bus»). Selon ce rapport: «Pour les MTB, 58,7 % des Flamands et 53,6 % des Wallons identifient la fiabilité comme un obstacle, contre seulement 38 % des Bruxellois. Ce sont surtout les Wallons et les Flamands qui trouvent décourageant le temps pour se rendre à destination via les MTB (respectivement, 55,7 % et 53,0 %). Seulement 34,7 % des Bruxellois sont du même avis. Les frais de voyage en train sont plus particulièrement considérés comme un désavantage pour les personnes de moins cinquante-cinq ans (environ 50 %) par comparaison avec les cinquante-cinq ans et plus (37,5 %). Cela peut probablement être attribué, en partie, aux formules avantageuses qui sont proposées aux retraités. Des tendances similaires sont observées en ce qui concerne les questions de fiabilité du service et d'offre de parking dans les gares. Concernant les MTB, les répondants de moins cinquante-cinq ans ont une perception plus négative sur les aspects coût, ponctualité et fiabilité par rapport à leurs aînés (3).»

Par ailleurs, toutes les études montrent que la conséquence directe de l'actuelle crise sanitaire est le développement d'une peur d'utiliser les transports en commun. Ainsi, le 14 mai 2020, selon une enquête relative aux choix de mobilité «post-Covid» menée par le bureau d'études Espaces-Mobilité et l'association sans but lucratif (ASBL) Maestro Mobile (4): 29 % des 3 130 répondants ont déclaré qu'ils prendraient moins les transports publics. Et alors que 34 % des sondés ont affirmé qu'ils feraient davantage de vélo ou de trottinette, 9 % ont déclaré qu'ils utiliseraient davantage leur voiture. Le 3 juin, une étude de la *Vrije Universiteit Brussel* (VUB) constatait le même phénomène (5).

L'éditorialiste du *Soir*, Béatrice Delvaux, ne disait pas autre chose le 12 octobre 2020 à la radio dans l'émission «Partis pris» sur *La Première*. Elle estimait que la Covid repousse la population vers les voitures et qu'il serait raisonnable, à tout le moins, de connaître les effets collatéraux d'une taxe kilométrique avant tout implantation dans le contexte actuel.

Instaurer une taxe sur les navetteurs alors même que les belges ont davantage peur de prendre les transports en commun constitue une approche pour le moins cynique...

(3) Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports, *Enquête CEMOB. Avantages et inconvénients des modes de transport usuels*, Bruxelles, page 8.

(4) Pauline Deglume, «Les vendeurs de vélos sont pris d'assaut», in *L'Écho*, page 7.

(5) T.G., «La crise frappe durement les transports publics», in *La Libre*, page 19.

«Wat MTB betreft, zien 58,7 % van de Vlamingen en 53,6 % van de Walen de betrouwbaarheid als een obstakel, tegenover slechts 38 % van de Brusselaars. Het zijn vooral Walen en Vlamingen die de tijd om met MTB naar hun bestemming te reizen als ontmoedigend ervaren (respectievelijk 55,7 % en 53,0 %). Slechts 34,7 % van de Brusselaars is het daarmee eens. Vooral de kosten van treinreizen worden gezien als een nadeel voor mensen onder de vijftig jaar (ongeveer 50 %) ten opzichte van mensen van vijftig jaar en ouder (37,5 %). Dit kan waarschijnlijk deels worden toegeschreven aan de voordelige formules die aan gepensioneerden worden aangeboden. Soortgelijke trends worden waargenomen met betrekking tot de kwesties van de betrouwbaarheid van de dienstverlening en het parkeeraanbod in de stations. Op het vlak van MTB hebben respondenten onder de vijftig jaar een negatiever beeld van de aspecten kosten, stiptheid en betrouwbaarheid dan de oudere respondenten (3).»

Bovendien blijkt uit alle studies dat, als rechtstreeks gevolg van de huidige gezondheidscrisis, mensen bang worden om het openbaar vervoer te gebruiken. Volgens een enquête van 14 mei 2020 die werd gehouden door het onderzoeksbureau *Espaces-Mobilité* en de vzw Maestro Mobile over «post-Covid» mobiliteitskeuzes (4), gaf 29 % van de 3 130 respondenten aan dat ze minder gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. En terwijl 34 % van de respondenten antwoordden dat ze meer de fiets of de step zullen gebruiken, zegt 9 % meer gebruik te zullen maken van de auto. Op 3 juni werd in een studie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB) hetzelfde fenomeen vastgesteld (5).

De hoofdredacteur van *Le Soir*, Béatrice Delvaux, zei op 12 oktober hetzelfde op de radio in de uitzending «Partis pris» op *La Première*. Zij vond dat Covid de bevolking richting auto duwt en dat het in de huidige context op zijn minst redelijk zou zijn om de neveneffecten van een kilometerheffing te kennen alvorens ze in te voeren.

De invoering van een belasting voor pendelaars terwijl Belgen banger worden om het openbaar vervoer te nemen, is op zijn zachtst gezegd een cynische aanpak...

(3) Federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Transport, *Enquête BEMOB. Voor- en nadelen van de gebruikelijke vervoersbewijzen*, Brussel, blz. 10.

(4) Pauline Deglume, «Les vendeurs de vélos sont pris d'assaut», in *L'Écho*, blz. 7.

(5) T.G., «La crise frappe durement les transports publics», in *La Libre*, blz. 19.

Il n'est d'ailleurs pas certain que la création d'un péage pour accéder à la Région de Bruxelles-Capitale soit légalement admissible. En effet, lorsque la compétence «Économie» (article 6, § 1^{er}, VI, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) a été régionalisée, le législateur spécial a rappelé directement durant les débats parlementaires qu'il existe en Belgique une Union économique et monétaire (ou «UEM») intra-belge qu'il convient de respecter. Les travaux parlementaires de l'époque rappellent que la Cour constitutionnelle avait d'ailleurs déjà annulé une taxe wallonne sur l'exportation d'eau aux autres Régions sur base de ce principe. Durant la discussion, le député Michel Lebrun (PSC) rappela d'ailleurs à la tribune de la Chambre des représentants que l'UEM est composée de plusieurs piliers dont fait notamment partie «la libre circulation des personnes» (6).

Rappelons encore à cet égard directement la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (alors Cour d'arbitrage) qui, dans l'arrêt 53/1999 du 26 mai 1999 dit pour droit:

«L'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 implique que les Régions et, par extension, eu égard à l'objectif général de la disposition, les Communautés exercent leurs compétences «dans le respect des principes de la libre circulation des personnes, biens, services et capitaux et de la liberté de commerce et d'industrie, ainsi que dans le respect du cadre normatif général de l'union économique et de l'unité monétaire, tel qu'il est établi par ou en vertu de la loi, et par ou en vertu des traités internationaux».

Les Communautés doivent donc tenir compte de la disposition limitative de compétence inscrite à l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3, de la loi spéciale.»

Une taxe sur les navetteurs, d'autant plus en l'absence d'alternatives crédibles et suffisantes, constitue une évidente entrave à la liberté de circulation des personnes, d'autant plus que cette taxe est prévue pour être prélevée uniquement durant les heures de pointe et vise donc principalement les travailleurs. Une entrave à l'Union économique et monétaire est tout à fait envisageable et doit être combattue.

L'exemple de Lorie, fleuriste indépendante vivant à Havelange, cité ci-dessus, et devant payer 1 200 euros d'impôts supplémentaires doit être analysé à la lumière de cette jurisprudence...

(6) Chambre des représentants, compte-rendu des séances plénières du 28 juillet 1988, doc. Chambre, n° K00862447.

Bovendien is het niet zeker dat de invoering van tol om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen te rijden, wettelijk is. Bij de regionalisering van de bevoegdheid «Economie» (artikel 6, § 1, VI, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen) heeft de bijzondere wetgever er immers meteen op gewezen tijdens de parlementaire debatten dat er in België een intra-Belgische Economische en Monetaire Unie (of EMU) bestaat die moet worden geëerbiedigd. Uit de parlementaire werkzaamheden is destijds nog eens aangestipt dat het Grondwettelijk Hof een Waalse belasting op de uitvoer van water naar de andere Gewesten reeds op basis van dit beginsel had vernietigd. Tijdens de bespreking in de Kamer van volksvertegenwoordigers herinnerde parlementslid Michel Lebrun (PSC) eraan dat de EMU uit verschillende pijlers bestaat, waaronder «het vrije verkeer van personen» (6).

In dat verband dient ook meteen gewezen te worden op de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (destijds het Arbitragehof), dat in zijn arrest 53/1999 van 26 mei 1999 het volgende voor recht heeft gewezen:

«Artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 houdt in dat de Gewesten en, gelet op de algemene doelstelling van de bepaling, bij uitbreiding de Gemeenschappen, hun bevoegdheden uitoefenen «met inachtneming van de beginselen van het vrije verkeer van personen, goederen, diensten en kapitalen en van de vrijheid van handel en nijverheid, alsook met inachtneming van het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid, zoals vastgesteld door of krachtens de wet, en door of krachtens de internationale verdragen».

De Gemeenschappen moeten dus met de bevoegdheidsbeperkende bepaling van artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet rekening houden.»

Een belasting voor pendelaars, temeer daar er geen geloofwaardige en toereikende alternatieven zijn, vormt een duidelijke belemmering voor het vrije verkeer van personen. Bovendien zou deze belasting alleen tijdens de spits worden geheven en beoogt ze dus hoofdzakelijk werknemers. Een belemmering voor de Economische en Monetaire Unie is perfect denkbaar en moet worden tegengegaan.

Het bovengenoemde voorbeeld van Lorie, een zelfstandige bloemiste die in Havelange woont, en die 1 200 euro extra belastingen moet betalen, moet worden geanalyseerd in het licht van deze rechtspraak...

(6) Kamer van volksvertegenwoordigers, verslag van de openbare plenumvergaderingen van 28 juli 1988, stuk Kamer, nr. K00862447.

Il faut par ailleurs rappeler la problématique du *leasing*. En vertu de la loi spéciale du 8 août 1980, les voitures immatriculées en *leasing* ne peuvent faire l'objet d'une modification de taxation en matière de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation que suite à un accord de coopération. Les Régions wallonne et flamande doivent donc donner leur accord pour modifier le régime de taxation routière applicable aux voitures de société. Toute réforme bruxelloise qui échouerait à atteindre cet objectif ne taxerait alors que les navetteurs qui n'ont pas de voitures de société. Or, 80 % des possesseurs de voitures de société sont dans les trois plus hauts déciles de revenus, et 50 % font même partie du plus grand décile de revenu selon le professeur de l'Université libre de Bruxelles (ULB), Monsieur Xavier May! En échouant à négocier l'aspect relatif au *leasing*, la Région de Bruxelles-Capitale taxerait en réalité les navetteurs les moins nantis, ce qui est profondément injuste.

C'est sans doute la raison pour laquelle Madame Lydia Peeters, ministre flamande de la Mobilité et de la Fonction publique, considère suite à l'annonce du projet *SmartMove* qu'un accord de coopération est plus que souhaitable avec la Région de Bruxelles-Capitale pour régler la question des voitures de *leasing* (7). Une position que le ministre wallon des Finances, du Budget, des Aéroports et des Infrastructures sportives, Jean-Luc Crucke, partage également (8).

Qu'en est-il aussi du principe de loyauté fédérale? Dans un très récent arrêt 113/2020 du 31 août 2020, la Cour constitutionnelle revient sur le principe de loyauté fédérale. Elle rappelle sa jurisprudence:

«L'article 143, § 1^{er}, de la Constitution dispose: «Dans l'exercice de leurs compétences respectives, l'État fédéral, les Communautés, les Régions et la Commission communautaire commune agissent dans le respect de la loyauté fédérale, en vue d'éviter des conflits d'intérêts.»

Le respect de la loyauté fédérale suppose que, lorsqu'elles exercent leurs compétences, l'autorité fédérale et les entités fédérées ne perturbent pas l'équilibre de la construction fédérale dans son ensemble. La loyauté fédérale concerne plus que le simple exercice des compétences: elle indique dans quel esprit il doit avoir lieu.

(7) Belga, «Taxe kilométrique à Bruxelles – La ministre flamande Peeters presse pour une concertation, sous peine d'une confrontation», in *Belga News Agency*, 6 décembre 2020.

(8) Pauline Deglume et François-Xavier Lefèvre, «Taxe kilométrique: Jean-Luc Crucke menace de délocaliser les institutions wallonnes de Bruxelles», in *L'Écho*, page 4.

Bovendien moet het probleem van *leasing* nog eens worden aangestipt. Op grond van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 kunnen leaseauto's alleen na een samenwerkingsovereenkomst worden onderworpen aan een wijziging van de verkeersbelasting en van de belasting op inverkeerstelling. Het Waals en het Vlaams Gewest moeten dus instemmen met een wijziging van het stelsel van de verkeersbelasting voor bedrijfswagens. Elke Brusselse hervorming die dit doel niet nastreeft, zou dan alleen pendelaars belasten die geen bedrijfsauto's hebben. Tachtig procent van de werknemers die een bedrijfsauto bezitten, zit echter in de drie hoogste inkomenscategorieën, en 50 % zit zelfs in de hoogste inkomenscategorie volgens professor van de *Université libre de Bruxelles* (ULB) Xavier May! Door *leasing* niet te bespreken, zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in feite de minst rijke pendelaars belasten, wat zeer onrechtvaardig is.

Dit is ongetwijfeld de reden waarom mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Ambtenarenzaken, naar aanleiding van de aankondiging van het *SmartMove*-project, van mening is dat een samenwerkingsovereenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer dan wenselijk is om de kwestie van de leaseauto's te regelen (7). Een standpunt dat ook de Waalse minister van Financiën, Begroting, Luchthavens en Sportinfrastructuur, Jean-Luc Crucke, deelt (8).

Hoe zit het met het principe van federale loyaliteit? In het zeer recente arrest 113/2020 van 31 augustus 2020 herhaalt het Grondwettelijk Hof het beginsel van federale loyaliteit. Het herinnert aan zijn rechtspraak:

«Artikel 143, § 1, van de Grondwet bepaalt: «Met het oog op het vermijden van de belangenconflicten nemen de Federale Staat, de Gemeenschappen, de Gewesten en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden, de federale loyaliteit in acht.»

De inachtneming van de federale loyaliteit veronderstelt dat, wanneer zij hun bevoegdheden uitoefenen, de federale overheid en de deelentiteiten het evenwicht van de federale constructie in haar geheel niet verstoren. De federale loyaliteit betreft meer dan de loutere uitoefening van bevoegdheden: zij geeft aan in welke geest dat moet geschieden.

(7) Belga, «Taxe kilométrique à Bruxelles – La ministre flamande Peeters presse pour une concertation, sous peine d'une confrontation», in *Belga News Agency*, 6 december 2020.

(8) Pauline Deglume en François-Xavier Lefèvre, «Taxe kilométrique: Jean-Luc Crucke menace de délocaliser les institutions wallonnes de Bruxelles», in *L'Écho*, blz. 4.

Le principe de la loyauté fédérale oblige chaque législateur à veiller à ce que l'exercice de sa propre compétence ne rende pas impossible ou exagérément difficile l'exercice de leurs compétences par les autres législateurs.»

Tous les articles de presse mentionnent pourtant une réelle surprise dans le chef des ministres wallons et flamands quant au projet de la Région de Bruxelles-Capitale, que ce soit le 15 octobre 2020 ou le 3 décembre 2020.

Le 15 octobre 2020, Willy Borsus, vice-président du gouvernement wallon et ministre de l'Économie, du Commerce extérieur, de l'Innovation, du Numérique, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture, de l'IFAPME et des Centres de compétences, a déclaré sur les réseaux sociaux: «Il s'agit d'une démarche non concertée qui renvoie la facture aux navetteurs, aux PME et aux indépendants des autres Régions. [...] De plus, les alternatives doivent être en place et opérationnelles avant le prélèvement fiscal. Un péage urbain impacterait donc lourdement les 130 000 Wallonnes et Wallons qui se rendent quotidiennement à Bruxelles pour y travailler, mais également les étudiants. Une démarche unilatérale est vouée à l'échec. J'invite donc la Région de Bruxelles-Capitale à se concerter avec les autres Régions, avant de prendre des décisions si impactantes.»

Le même jour, Jean-Luc Crucke, le ministre wallon des Finances, du Budget, des Aéroports et des Infrastructures sportives, a déclaré: «À aucun moment, je n'ai été contacté par mon homologue bruxellois (9).»

Le 16 octobre 2020, Lydia Peeters, ministre flamande de la Mobilité et de la Fonction publique, déclarait: «Le navetteur flamand ne doit pas être discriminé dans le péage urbain que la Région de Bruxelles-Capitale veut mettre en place (10).» Son cabinet ministériel indiquait par ailleurs avoir demandé des documents juridiques concernant le risque de discrimination envers le navetteur flamand, signe qu'il n'y avait manifestement pas eu de concertation préalable.

Le 3 décembre 2020, lors de la seconde séquence médiatique relative à l'introduction d'un péage urbain et d'une taxe kilométrique à Bruxelles, de nombreuses critiques ont regretté l'absence de concertation précédant une annonce d'une telle ampleur.

Het beginsel van de federale loyaliteit verplicht elke wetgever erover te waken dat de uitoefening van zijn eigen bevoegdheid de uitoefening, door de andere wetgevers, van hun bevoegdheden niet onmogelijk of overdreven moeilijk maakt.»

Uit alle krantenartikelen blijkt echter dat de Waalse en Vlaamse ministers echt verrast zijn over het project van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zowel op 15 oktober 2020 als op 3 december 2020.

Op 15 oktober 2020 verklaarde Willy Borsus, vice-minister-president van de Waalse regering en minister van Economie, Buitenlandse Handel, Innovatie, Digitalisering, Ruimtelijke Ordening, Landbouw, IFAPME en Competentiecentra, op de sociale netwerken: «Dit is geen overlegd initiatief waarbij de factuur afgewenteld wordt op de pendelaars, kmo's en zelfstandigen van de overige gewesten. [...] Bovendien moeten er alternatieven voorhanden en operationeel zijn voordat de belasting wordt opgelegd. Een stadstol zou dus een zware impact hebben op de 130 000 Walen die dagelijks naar Brussel gaan om te werken, maar ook op studenten. Een eenzijdig initiatief is gedoemd te mislukken. Ik nodig het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan ook uit om met de andere Gewesten te overleggen vóór het dergelijke ingrijpende beslissingen neemt.»

Diezelfde dag verklaarde Jean-Luc Crucke, de Waalse minister van Financiën, Begroting, Luchthavens en Sportinfrastructuur: «Mijn Brusselse ambtgenoot heeft op geen enkel moment contact met mij opgenomen (9).»

Op 16 oktober 2020 verklaarde Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Ambtenarenzaken: «De Vlaamse pendelaars mogen niet gediscrimineerd worden door de stadstol die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil invoeren (10).» Haar kabinet gaf ook aan dat het juridische documenten had opgevraagd over het risico van discriminatie van Vlaamse pendelaars, wat erop wijst dat er duidelijk geen voorafgaand overleg is geweest.

Op 3 december 2020, tijdens de tweede mediaronde betreffende de invoering van een stadstol en een kilometerheffing in Brussel, hebben vele critici betreurd dat er geen overleg had plaatsgevonden vóór de aankondiging van deze ingrijpende maatregel.

(9) *Ibidem*.

(10) T.G., «Bruxelles travaille à une taxe kilométrique», in *La Libre*, 16 octobre 2020, page 10.

(9) *Ibidem*.

(10) T.G., «Bruxelles travaille à une taxe kilométrique», in *La Libre*, 16 oktober 2020, blz. 10.

Le ministre flamand des Finances, du Budget, du Patrimoine immobilier et du Logement, Matthias Diependaele, a ainsi dit que le projet bruxellois n'était en aucun cas une «mesure de mobilité verte», mais bien plutôt une «augmentation forfaitaire de la taxe pour les navetteurs flamands et wallons» (11).

Jean-Luc Crucke a quant à lui déclaré le jour même sur la chaîne de télévision locale BX1: «On a cette impression de hold-up. Je ne considère pas que c'est une main tendue, plutôt une baffe.»

Son homologue Willy Borsus a quant à lui déclaré sur les réseaux sociaux: «Je trouve qu'il est choquant, pour ne pas dire, scandaleux, de proposer en pleine crise un nouveau système fiscal qui impacte très lourdement les ménages wallons.»

Lydia Peeters déclarait aussi le 3 décembre 2020: «Un prélèvement purement unilatéral introduit par une région au détriment d'une autre n'est pas possible pour moi et je continuerai de m'y opposer.»

Quant à Valérie De Bue, ministre wallonne de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des Allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, celle-ci déclarait également le 3 décembre 2020 que: «Un péage urbain à Bruxelles sans alternatives de transport crédibles et sans l'accord des Régions n'est pas possible. Bruxelles n'est pas une île.»

Il semble évident que les prérequis basiques de concertations à même d'assurer un dialogue serein et à même de préserver l'intérêt général ne sont pas réunis, et ce alors même que des considérations d'ordre juridique relatifs à l'union économique et monétaire, à la loyauté fédérale ou encore au principe de proportionnalité posent lourdement question.

Étant donné le principe d'Union économique et monétaire, le principe de loyauté fédérale, le principe de proportionnalité, la crise sanitaire et ses effets sur le comportement des usagers des transports en commun et la grande tension générée par le projet de taxation kilométrique bruxelloise, il convient de créer un cadre juridique assurant qu'en cas de volonté d'une Région de taxer les usagers de la route domiciliés dans une autre Région la concertation sera obligatoire et devra déboucher sur un accord de coopération.

(11) Belga, «Taxe kilométrique à Bruxelles – Pascal Smet appelle le gouvernement flamand à aussi introduire une taxe kilométrique», in *Belga News Agency*, 3 décembre 2020.

Zo heeft de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, Matthias Diependaele, verklaard dat het Brussels project in geen geval een «groene mobiliteitsmaatregel» is, maar een «platte belastingverhoging op de kap van de Vlaamse en Waalse pendelaars» (11).

De heer Jean-Luc Crucke verklaarde diezelfde dag op de lokale televisiezender BX1: «Het lijkt wel een hold-up. Ik beschouw dit niet als een uitgestoken hand, maar veeleer als een slag in het gezicht.»

Zijn ambtgenoot Willy Borsus heeft van zijn kant op de sociale media verklaard: «Ik vind het choquerend, om niet te zeggen schandalig, om in volle crisis een nieuwe fiscale regeling in te voeren die zware gevolgen zal hebben voor de Waalse gezinnen.»

Lydia Peeters verklaarde ook op 3 december 2020: «Een louter eenzijdige heffing ingevoerd door een gewest ten nadele van een ander gewest kan voor mij niet en daar zal ik me tegen blijven verzetten.»

Valérie De Bue, Waals minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid, verklaarde eveneens op 3 december 2020 dat «een stadstol in Brussel zonder geloofwaardige vervoeralternatieven en zonder instemming van de Gewesten onmogelijk is. Brussel is geen eiland».

Het lijkt evident dat er niet voldaan is aan de basisvoorwaarden voor een degelijk overleg om te komen tot een serene dialoog en om het algemeen belang te dienen, terwijl er grote juridische vragen rijzen betreffende de Economische en Monetaire Unie, de federale loyautéit en het evenredigheidsbeginsel.

Gelet op het beginsel van de Economische en Monetaire Unie, het beginsel van de federale loyautéit, het evenredigheidsbeginsel, de gezondheidscrisis en de gevolgen ervan voor het gedrag van de gebruikers van het openbaar vervoer, en op de grote spanningen die de Brusselse plannen voor een kilometerheffing veroorzaken, is er nood aan een juridisch kader dat bepaalt dat wanneer een Gewest een belasting wil opleggen aan de weggebruikers uit een ander gewest, overleg verplicht moet zijn en moet uitmonden in een samenwerkingsakkoord.

(11) Belga, «Kilometerheffing in Brussel – Pascal Smet roept de Vlaamse regering op om ook een slimme kilometerheffing in te voeren», in *Belga News Agency*, 3 december 2020.

Ceci s'exécute sans préjudice des dispositifs existants en matière de zones de basse émission.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Articles 2 et 3

La disposition vise à rendre obligatoire la conclusion d'un accord de coopération si les Régions souhaitent modifier la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation en vue de la rendre applicable aux navetteurs des autres Régions.

Étant donné le principe d'Union économique et monétaire, le principe de loyauté fédérale, le principe de proportionnalité, la crise sanitaire et ses effets sur le comportement des usagers des transports en commun et la grande tension générée par le projet de taxation kilométrique bruxelloise, il convient en effet d'insérer une disposition en ce sens afin d'assurer la sérénité des débats et de permettre de créer les conditions réelles de la recherche de l'intérêt général, que ce soit dans le cadre des discussions actuelles sur une taxe kilométrique bruxelloise ou lors de futures discussions portant sur des projets d'autres Régions.

Comme pour le *leasing*, la disposition est introduite à la fois dans la loi spéciale du 8 août 1980 et dans la loi spéciale du 16 janvier 1989.

Article 4

La disposition modifie l'article 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, qui se lit alors comme ceci: «Sous la réserve des cas prévus par la présente loi, les Communautés et les Régions ne sont pas autorisées à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition visée par la présente loi, à l'exception des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11°, sous condition que les Communautés et les Régions concluent en tout cas un accord de coopération.»

Il faut rappeler que les termes «à l'exception des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11°» sont le fruit de l'article 6 de la loi spéciale du 26 décembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage

Dit moet geschieden zonder afbreuk te doen aan de bestaande regels inzake lage emissiezones.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikelen 2 en 3

De bepaling wil het sluiten van een samenwerkingsakkoord verplicht maken wanneer de Gewesten wijzigingen willen aanbrengen aan de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling om ze op te leggen aan pendelaars uit andere Gewesten.

Gelet op het beginsel van de Economische en Monetaire Unie, het beginsel van de federale loyaliteit, het evenredigheidsbeginsel, de gezondheidscrisis en de gevolgen ervan voor de gebruikers van het openbaar vervoer, en op de grote spanningen die de Brusselse plannen voor een kilometerheffing veroorzaken, is er immers nood aan een bepaling in die zin om de sereniteit in de debatten te bewaren en om werkelijke voorwaarden te scheppen voor het streven naar het algemeen belang, of het nu gaat om de huidige discussie over de Brusselse kilometerheffing of om toekomstige besprekingen over plannen van andere Gewesten.

Net als voor *leasing* wordt de bepaling ingevoegd in zowel de bijzondere wet van 8 augustus 1980 als in de bijzondere wet van 16 januari 1989.

Artikel 4

Deze bepaling wijzigt artikel 11 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en gewesten, die dan als volgt luidt: «Onder voorbehoud van de bij deze wet bepaalde gevallen zijn de Gemeenschappen en de Gewesten niet gemachtigd belastingen te heffen op de materies waarop een bij deze wet bedoelde belasting wordt geheven, met uitzondering van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, bedoelde belastingen, op voorwaarde dat de Gemeenschappen en Gewesten in ieder geval een samenwerkingsakkoord afsluiten.»

Wij herinneren eraan dat de termen «met uitzondering van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, bedoelde belastingen» voortkomen uit artikel 6 van de bijzondere wet houdende wijziging van de bijzondere wetten van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten en opheffing van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag

pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique.

Cette loi spéciale était motivée comme suit: «Le 21 janvier 2011, la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne ont conclu un accord politique concernant la réforme des taxes de circulation. Cet accord détermine que les trois Régions s'accordent à collaborer en vue d'obtenir une réforme de la fiscalité routière. L'accord vise plus particulièrement l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les camions à partir de 3,5 tonnes et une réforme de la fiscalité relative aux véhicules légers.»

L'article 6 de ladite loi spéciale était notamment motivé comme suit:

«L'article 11, LSF, interdit cependant aux Régions de prélever un impôt sur des matières sur lesquelles un impôt est déjà levé, et plus particulièrement sur les impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, de cette loi spéciale. Ainsi, les Régions ne sont pas autorisées à lever un impôt régional sur la matière imposable relative à la taxe de circulation (article 3, alinéa 1^{er}, 10°), de la taxe de mise en circulation (article 3, alinéa 1^{er}, 11°) et à l'eurovignette (article 3, alinéa 1^{er}, 12°).»

Le volet relatif aux poids lourds a été mis en œuvre par l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public *ViaPass* sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le volet sur les véhicules légers n'a cependant jamais été mis en œuvre. La modification législative est quant à elle néanmoins restée inscrite dans le marbre de la loi spéciale de sorte que les Régions sont en capacité – seules en principe, pour peu que les principes généraux de droits soient respectés – d'introduire un impôt sur une matière

inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, ingevolge de invoering van de kilometerheffing.

Deze bijzondere wet werd als volgt toegelicht: «Op 21 januari 2011 hebben het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest een politiek akkoord gesloten tot hervorming van de verkeersbelastingen. Daarin wordt bepaald dat de drie gewesten overeenkomen om samen te werken met het oog op een hervorming van de verkeersfiscaliteit. Het akkoord beoogt meer bepaald de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton en een hervorming van de fiscaliteit voor lichte voertuigen.»

Artikel 6 van deze bijzondere wet werd als volgt toegelicht:

«Artikel 11, BFW, verbiedt de Gewesten echter om een belasting te heffen op de materies waarop reeds een bij de BFW bedoelde belasting wordt geheven, meer bepaald op de belastingen bedoeld in artikel 3, eerste lid, van deze bijzondere wet. Zo zijn de gewesten niet gerechtigd om een gewestbelasting te heffen op de belastbare materie inzake de verkeersbelasting (artikel 3, eerste lid, 10°), de belasting op de inverkeerstelling (artikel 3, eerste lid, 11°), en het eurovignet (artikel 3, eerste lid, 12°).»

Het gedeelte betreffende de vrachtwagens werd geïmplementeerd door het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het gedeelte met betrekking tot lichte voertuigen is echter nooit uitgevoerd. De wetswijziging is nochtans centraal gebleven in de bijzondere wet, zodat de Gewesten – alleen in principe, op voorwaarde dat de algemene rechtsbeginselen worden gerespecteerd – een belasting kunnen invoeren op een aangelegenheid die

déjà visée par la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation. Cela permet à une Région d'introduire seule une taxation kilométrique sur son territoire. En effet, une taxation au kilomètre des véhicules constitue dans les faits une taxation de leur circulation et de leur mise en circulation, or cet aspect est depuis 2013 exclu du principe de «*non bis in idem*».

L'article proposé réintroduit la clause de «*non bis in idem*» sur la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation aussi longtemps qu'aucun accord de coopération n'aura eu lieu entre les trois Régions. Étant donné le principe d'Union économique et monétaire, le principe de loyauté fédérale, le principe de proportionnalité, la crise sanitaire et ses effets sur le comportement des usagers des transports en commun et la grande tension générée par le projet de taxation kilométrique bruxelloise, une telle obligation est de nature à garantir l'intérêt général.

Cela n'induit aucune conséquence en ce qui concerne le prélèvement kilométrique des poids lourds qui fait déjà l'objet d'un accord de coopération. Cela induit, en revanche, qu'aucune Région ne puisse introduire de taxation nouvelle sur la circulation des véhicules et la mise en circulation des véhicules sans que cette démarche ne soit concertée au niveau interrégional.

*
* *

al onder de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling valt. Hierdoor kan een Gewest een kilometerheffing op zijn eigen grondgebied invoeren. Een belasting van voertuigen per kilometer vormt in feite een belasting op het verkeer en de inverkeerstelling ervan, en dit aspect is sinds 2013 uitgesloten van het beginsel «*non bis in idem*».

Het voorgestelde artikel voert de «*non bis in idem*»-clausule inzake verkeersbelasting en belasting op de inverkeerstelling opnieuw in zolang er geen samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten is bereikt. Gelet op het beginsel van de Economische en Monetaire Unie, het beginsel van de federale loyauté, het evenredigheidsbeginsel, de gezondheidscrisis en de gevolgen daarvan op het gedrag van de gebruikers van het openbaar vervoer en de grote spanning die het project van de Brusselse kilometerheffing met zich brengt, kan een dergelijke verplichting het algemeen belang garanderen.

Dit heeft geen enkel gevolg voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, waarover al een samenwerkingsakkoord is gesloten. Het betekent echter wel dat geen enkel Gewest een nieuwe verkeersbelasting of belasting op de inverkeerstelling kan invoeren zonder dat hierover op intergewestelijk niveau wordt overlegd.

*
* *

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'article 92*bis*, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014, est complété par le j), rédigé comme suit:

«j) à l'exercice des compétences visées à l'article 4, § 3, alinéa 2 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions dans le cas où le redevable de ces impôts est une personne morale ou physique domiciliée dans une autre Région.»

Art. 3

L'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions est complété par un alinéa rédigé comme suit:

«Dans le cas où le redevable de ces impôts est une personne morale ou physique domiciliée dans une autre Région, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions au sens de l'article 92*bis*, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.»

Art. 4

À l'article 11 de la même loi spéciale, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014, sont apportées les modifications suivantes:

1° l'article est complété par le membre de phrase «sous condition que les Communautés et les Régions concluent en tout cas un accord de coopération»;

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 92*bis*, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, laatstelijk gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, wordt aangevuld met de bepaling onder j), luidende:

«j) op de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in artikel 4, § 3, tweede lid, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten ingeval de belastingplichtige een natuurlijke of rechtspersoon is die zijn verblijfplaats in een ander Gewest heeft.»

Art. 3

Artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten wordt aangevuld met een volgende lid, luidende:

«Ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een natuurlijke of rechtspersoon is die in een ander Gewest verblijft, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van de voorafgaande sluiting van een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten in de zin van artikel 92*bis*, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.»

Art. 4

In artikel 11 van dezelfde bijzondere wet, laatstelijk gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het artikel wordt aangevuld als volgt: «op voorwaarde dat de Gemeenschappen en de Gewesten in elk geval een samenwerkingsakkoord sluiten»;

2° l'article est complété par un nouvel alinéa, rédigé comme suit:

«Les dispositifs relatifs à l'introduction de zones de basse émission ne constituent pas des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition visée par la présente loi à l'exception des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11°.»

Le 11 décembre 2020.

André ANTOINE.
Anne-Catherine GOFFINET.

2° het artikel wordt aangevuld met een nieuw lid, luidende:

«De voorzieningen met betrekking tot de invoering van lage-emissiezones vormen geen belastingen in aangelegenheden die krachtens deze wet aan belastingheffing zijn onderworpen, met uitzondering van de belastingen bedoeld in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°.»

11 december 2020.